

Odaira Namihei pour Zoom Japon

ÉDITO Ça déraille



Si l'état d'un pays se mesurait à la situation de ses chemins de fer, la crise de confiance que connaît la France depuis des années se reflète bien dans les dysfonctionnements de son réseau ferré. Pendant longtemps, le Japon semble avoir échappé à cette comparaison, ses trains étant toujours à l'heure et donnés en exemple. Pourtant, derrière cette façade de ponctualité et de service irréprochable, les choses ne vont pas si bien. La privatisation des chemins de fer nationaux en avril 1987 a favorisé la croissance du ver dans le fruit au point qu'aujourd'hui les incidents, les retards et les fermetures de lignes se multiplient, en particulier dans les régions. Si les lignes à grande vitesse fonctionnent encore bien, le reste du réseau souffre, illustrant les faiblesses et les fractures d'une société en difficulté.

La rédaction
courrier@zoomjapon.info

95,2% Au moment où les autorités voudraient changer les règles d'entrer dans le pays, les chiffres du mois d'avril 2022 sont tombés. Ils ne sont pas bons. Seulement 139 500 personnes ont foulé le sol japonais, soit 95,2 % de moins qu'en avril 2019. Conscient de la nécessité de relancer le tourisme, le gouvernement a choisi d'ouvrir ses portes à 4 pays.

LE REGARD D'ERIC RECHSTEINER

Arrondissement de Shibuya, Tôkyô



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Alors que les autorités japonaises envisagent d'assouplir les consignes de port du masque, et suggèrent de s'en passer lorsqu'une distance de 2 mètres entre deux personnes peut être respectée, une équipe de télévision met en scène ce que représente concrètement cette distance de 2 mètres, ici deux distributeurs automatiques de boissons. Mais après la Golden Week, série de jours fériés entre la fin du mois d'avril et le début du mois de mai, le nombre de contaminations est reparti à la hausse, suscitant de nouvelles inquiétudes et le désir de maintenir des règles strictes.

ÉCONOMIE La croissance en panne sèche

Après avoir profité d'une reprise de sa croissance fin 2021, lorsque l'épidémie de Covid semblait s'apaiser dans le pays, le produit intérieur brut (PIB) du Japon a reculé de 0,2 % au premier trimestre 2022. Ce recul, s'il se confirmait sur les trois prochains trimestres, correspondrait à une contraction annuelle théorique de 1 %. A cela s'ajoute la forte dépréciation du yen face au dollar qui est à son niveau le plus bas depuis 20 ans.

ENVIRONNEMENT Rejet de l'eau contaminée

L'Autorité japonaise de régulation nucléaire a approuvé, le 18 mai, un projet visant à rejeter dans le Pacifique des eaux usées radioactives de la centrale de Fukushima Daiichi. Elle a précisé qu'une fois les avis du public sur la question recueillis, ce projet sera approuvé. Pour que la construction des installations de rejet des eaux commence, TEPCO devra obtenir l'accord des communes abritant le complexe nucléaire.

Maison
de la culture
du Japon
à Paris

パリ日本文化会館

CINÉMA

Juillet 2022 → Mars 2023

UN AN AVEC TORA SAN

Le monument du cinéma populaire japonais

男はつらいよ

Après le succès de la première partie de la rétrospective consacrée à la série “C’est dur d’être un homme”, préparez-vous à la suite des aventures de Tora san !

Films présentés en vostf

Restauration numérique réalisée en 4K

MAISON DE LA CULTURE DU JAPON À PARIS

101 bis, quai Jacques Chirac 75015 Paris.

https://www.mcjp.fr/

Ligne 6 : M° Bir-Hakeim

RER C : Champ de Mars – Tour Eiffel

Grande salle (niveau -3)

Tarif 6 €

(TR et adhérent mcjp 3 €)

Réservation en ligne





Odaira Namihei pour Zoom Japon

La crise sanitaire a largement contribué à faire fuir les usagers du train au Japon. Gare de Mojikô, à la pointe nord de Kyûshû.

L'avenir du train dans le flou

Pour HARA Takeshi, la crise sanitaire a peut-être porté le coup de grâce aux chemins de fer japonais.

La crise sanitaire a changé le mode de vie de nombreuses personnes. Elle a aussi affecté différents aspects de la société et de l'économie japonaises, y compris le système ferroviaire. Selon une récente enquête, environ 30 % des employés de bureau devraient continuer à travailler à distance même après la fin de la pandémie. Ce facteur aura un impact sur le trafic de banlieue dans les grands centres urbains. Outre la Covid-19, les récents changements démographiques (la baisse du taux de natalité et le vieillissement croissant de la population) ont un impact négatif sur les chemins de fer japonais. La question est donc de savoir si les compagnies ferroviaires seront en mesure de créer une nouvelle valeur adaptée dans les années à venir ? *Zoom Japon* a interrogé le professeur HARA Takeshi sur l'évolution du transport ferroviaire au Japon depuis la privatisation des chemins de fer il y a 35 ans. Chercheur en histoire de la pensée politique et auteur de nombreux articles sur les trains, il enseigne à l'Université ouverte du Japon, à Chiba.

35 ans se sont écoulés depuis la privatisation des chemins de fer nationaux japonais (JNR). Comment le transport ferroviaire a-t-il évolué depuis 1987 ?

HARA Takeshi : Les JNR ont été créés en 1949. Dans le Japon d'après-guerre, peu de gens avaient une voiture. Cependant, au cours des années de développement économique rapide des années 1960, de plus en plus d'autoroutes ont été construites et un large réseau routier a commencé à s'étendre à travers tout le pays. Dans le même temps, des voitures moins chères ont été mises sur le marché et le nombre de propriétaires d'automobiles a augmenté. Parallèlement, celui des lignes ferroviaires non rentables a donc augmenté en conséquence. Lorsque le gouvernement a privatisé les JNR en 1987, les sociétés JR nouvellement créées ont commencé par supprimer ces lignes déficitaires qui, bien entendu, étaient concentrées dans des zones peu peuplées et à la campagne. Hokkaidô (voir pp. 9-11), par exemple, a perdu beaucoup de lignes. En revanche, le besoin de déplacement des personnes qui se rendent régulièrement au travail ou à l'école est resté très élevé dans les grandes villes. Aujourd'hui, nous sommes arrivés à un point où il y a une grande disparité entre Tôkyô, Ôsaka et les autres grandes métropoles, qui ont encore un vaste réseau de lignes de train, et les zones rurales et les petites villes où les trains disparaissent rapidement. A ce stade, il convient de s'interroger sur la validité de la privatisation d'un système qui affecte la vie de nombreuses personnes. Lorsque le gouvernement gère un service public, sa priorité est de s'assurer que le plus grand nombre possible de personnes a accès

à ce service. Cependant, lorsque ce système est à la merci des forces du marché et que le profit devient le seul objectif de l'entreprise, les gens en souffrent forcément. Par exemple, pour les élèves des zones rurales, se rendre à l'école devient un problème, et les personnes âgées qui n'ont pas de voiture et vivent dans des endroits où il y a peu de bus sont privées du seul moyen de transport abordable. C'est un système sans pitié.

Lorsque j'étais étudiant, je voyageais beaucoup grâce au réseau ferroviaire national, vaste et abordable. Mais aujourd'hui, il serait difficile de faire la même chose. Ironiquement, de nouvelles routes et autoroutes continuent d'être construites, même au milieu de nulle part, bien qu'elles soient considérées comme un gaspillage de l'argent des contribuables. En revanche, les chemins de fer sont toujours remis en question quant à leur rentabilité. Je pense qu'il faut faire quelque chose pour résoudre ce paradoxe.

Un autre problème important à prendre en considération est la façon dont l'environnement naturel affecte le système de transport. La vie au Japon est rendue plus difficile par toutes sortes de catastrophes naturelles – tremblements de terre, inondations, typhons, etc. A l'heure actuelle, le Shinkansen est pratiquement le seul réseau ferroviaire longue distance disponible. Il est rapide et fiable. Cependant, il est étonnamment vulnérable aux catastrophes naturelles. Lorsque quelque chose se produit, tout s'arrête et il faut du temps pour que le service régulier soit rétabli.

Les récents tremblements de terre dans la région de Tôhoku ont à nouveau causé de tels problèmes. Après la triple catastrophe de Fukushima, par exemple, un tronçon de 320 km de long est resté hors service pendant plus de six mois. La même chose s'est produite du côté de la mer du Japon après qu'un fort séisme a frappé ces régions. Cela n'est pas arrivé aux lignes locales du Kansai après le grand tremblement de terre de Kôbe en 1995. Je veux dire que même après le terrible séisme du Kantô de 1923 qui a détruit Tôkyô, ou même pendant la guerre du Pacifique, aucune ligne ferroviaire n'est restée fermée aussi longtemps. En 1923, par exemple, le réseau national a été restauré presque entièrement en moins de deux mois, et lors du bombardement de Tôkyô en 1945, les trains ont recommencé à circuler partiellement dès le lendemain. Même lorsque la bombe atomique a été larguée sur Hiroshima, les trams ont repris leur service trois jours plus tard.

Prenons maintenant le nord-est du Japon. La ligne principale du Tôhoku, construite à l'époque Meiji (1868-1912) et parallèle à la ligne à grande vitesse, est en fait plus solide et, dans un sens, plus efficace que celle du Shinkansen. De plus, en cas de catastrophes naturelles, elle peut être réparée plus rapidement. C'est pourquoi il est essentiel de maintenir ces lignes ouvertes, en particulier dans les régions du Japon sujettes à ce type de situation.

De nombreux Japonais qui ont grandi à l'époque du Shinkansen ne pensent qu'en termes de vitesse. Ils veulent simplement aller du point A au point B aussi vite que possible. Cependant, la ligne principale du Tôhoku est, à certains égards, plus conviviale car elle s'arrête plus souvent. Par exemple, lorsque je veux aller de Tôkyô à Sendai, le Shinkansen est probablement la meilleure option car il est plus rapide. Mais si vous habitez à Utsunomiya, les trains s'arrêtent moins souvent, ce qui n'est pas très pratique. Dans tous les cas, le nord-est du Japon a de la chance car il dispose encore de la ligne principale du Tôhoku, mais si vous voulez aller de Tôkyô à Ôsaka ou Kôbe, votre seule option est de prendre la ligne à grande vitesse. Avant l'arrivée du Shinkansen, nous avions la ligne principale du Tôkaidô, mais elle a été divisée en plusieurs tronçons portant des noms différents, chacun étant géré par une compagnie différente – JR East, JR Central et JR West – et si vous essayez d'atteindre Ôsaka, vous devez effectuer de nombreuses correspondances en cours de route. C'est épuisant et cela prend des heures. C'est l'un des aspects négatifs de la privatisation. De plus, ils ne vendent plus d'*ekiben* (voir p. 16 et voir *Zoom Japon* n°34, octobre 2013) dans le train. Ce n'est pas drôle du tout. De nos jours, le seul train de passagers quotidien qui circule sur toute la longueur de la ligne est le train combiné de nuit Sunrise Izumo – Sunrise Seto.

Si l'on compare le Japon à d'autres pays asiatiques, on constate que la Chine, Taïwan et la Corée du Sud ont leur propre version du train à grande vitesse, mais qu'ils ont également conservé des trains ordinaires sur les lignes classiques. C'est, à mon avis, ainsi que les choses devraient être faites. Je trouve injuste qu'aujourd'hui, dans de nombreux cas, on ne puisse utiliser que le Shinkansen. Ils devraient faire revivre certaines des anciennes lignes de trains ordinaires.

Vous pensez manifestement que la vitesse et la commodité ne sont pas les seules choses que les chemins de fer doivent proposer. Pouvez-vous expliquer votre position à cet égard ?

H. T. : J'ai commencé à m'intéresser aux trains grâce à mon père. Il aimait beaucoup le chemin de fer et m'emmenait souvent en voyage dès mon plus jeune âge. Nous n'avions pas de voiture, les trains étaient donc notre seul moyen de transport. Nous partions généralement pour une excursion d'une journée dans la région de Tôkyô. Les paysages changeants étaient agréables, et j'ai fini par aimer ces petites aventures ferroviaires. C'est ainsi que je suis tombé amoureux des trains. Nous prenions les lignes des JNR et allions jusqu'à Shizuoka, Yamanashi ou Nagano. Depuis le train, je voyais toutes ces montagnes, ces rivières et ces vallées, et la mer, bien sûr, tout en mangeant des *ekiben*. Chaque gare vendait une variété différente et cela ajoutait une nouvelle couche de plaisir au voyage. Quand vous êtes un enfant, votre monde quotidien est assez petit, limité entre la maison et l'école. Mais ces voyages en train m'ont fait découvrir un monde plus vaste, complètement différent, et le paysage changeait tout le temps.



Odaira Namihei pour Zoom Japon

Les trains qui ont fait la gloire des chemins de fer nationaux (JNR) ont été remisés dans les musées.

Plus tard, j'ai commencé à m'intéresser aux horaires. Au début, mon père planifiait nos voyages, puis j'ai commencé à le faire moi-même. Je passais des heures à comparer les trains et les horaires pour que nous soyons rentrés le soir. Puis, à l'âge de 11 ans, j'ai commencé à voyager seul. Le reste de ma famille vivait assez loin, dans la préfecture de Mie, et je lui rendais visite, tout seul, en empruntant la ligne principale du Tôkaidô, bien sûr. Pas question pour moi de prendre le Shinkansen. Bref, j'ai fait ce genre de choses.
Ce que j'essaie de dire, c'est que le voyage en train, c'est bien plus que d'aller d'un point A à un point B. La région du Tôhoku, par exemple, a un très beau paysage, surtout entre Fukushima et Sendai. Au printemps, vous pouvez voir des pêchers et des cerisiers en fleurs depuis la fenêtre du train. Malheureusement, personne ne regarde le paysage de nos jours, les passagers passent leur temps le nez sur leur smartphone. Et de toute façon, on ne voit rien depuis le Shinkansen parce qu'il est trop rapide, et que les tunnels et les écrans acoustiques bloquent la vue. Mais si vous n'êtes pas pressé et que vous prenez un train local, vous pourrez profiter correctement du paysage en mangeant votre *ekiben*.

Pourtant ces dernières années, les "trains croisière", ces trains de luxe qui parcourent les régions à vitesse réduite, ont connu un véritable engouement.
H. T. : Oui, les trains de croisière sont très populaires au Japon en ce moment. JR East, JR West et même JR Kyûshû investissent beaucoup dans ce secteur car il est très rentable. Un voyage de trois jours et deux nuits à bord de ces trains peut facilement vous coûter un million de yens (7 500 euros). Je suis sûr que c'est une expérience formidable ; c'est un hôtel mobile de première classe avec tout le confort. Vous voyagez tranquillement tout en dégustant un repas raffiné, puis vous passez au salon où vous admirez le paysage tout en buvant un whisky ou autre. Mais c'est réservé aux riches. Combien de personnes ordinaires peuvent se permettre de dépenser un million de yens ou plus pour de courtes vacances en train ? Moi, je ne le peux certainement pas. Le paysage dont tout le monde devrait pouvoir profiter dans un train local est devenu un terrain de jeu réservé aux riches. Ce qui, dans le passé, était une infrastructure publique, c'est-à-dire un service public pour tous, est devenu un commerce exclusif ciblant une petite élite de la société. Et pourtant, personne ne critique les compagnies de chemin de fer, personne ne trouve rien à redire à cette évolution.
Aujourd'hui, tout a un prix, tout est fait pour le profit, et si cela n'a pas de valeur commerciale, on s'en débarrasse. Mais à mon avis, il y a des choses qui ne peuvent pas être quantifiées et dont la valeur va au-delà de la vitesse, de l'argent et du profit.

Vous avez mentionné le train de nuit Sunrise Izumo - Sunrise Seto. Existe-t-il actuellement d'autres trains de nuit au Japon ?
H. T. : Non, c'est le seul qui reste. La branche Izumo relie Tôkyô à la préfecture de Shimane tandis que la branche Seto va jusqu'à Takamatsu sur l'île de Shikoku. Encore une fois, il est dommage que ce soit la seule ligne de train de nuit qui subsiste. Dans le passé, il y avait beaucoup de trains de ce type, même à Kyûshû et Hokkaidô. Mais maintenant, comme je l'ai dit, ils ont été remplacés par des trains de croisière coûteux.

Ces lignes ont-elles été supprimées parce qu'elles n'étaient pas rentables ?
H. T. : C'est en partie le cas, mais c'est surtout lié à la privatisation des chemins de fer et à la division des anciens JNR en différentes entités régionales. Par exemple, de nombreux trains de nuit reliaient autrefois Tôkyô à Kyûshû. Cependant, le tronçon entre Atami et Maibara est désormais géré par JR Central. Un train couchette couvrirait cette partie particulière au milieu de la nuit, et JR Central n'a donc rien à y gagner. Par exemple, ils ne peuvent pas gagner d'argent en vendant de la nourriture et des boissons parce que tout le monde dort. Ils ne fournissent donc pas de conducteur pour le service de nuit, ce qui rend difficile l'exploitation de trains de nuit sur cette ligne. Comme je l'ai dit, il y a maintenant cette attitude selon laquelle ils ne font pas fonctionner un train dont ils ne peuvent tirer profit.

Parmi les évolutions récentes, on a vu apparaître des wagons réservés aux femmes et des cartes à puce. Quelles sont les implications de ces nouveautés ?
H. T. : L'ajout de wagons réservés aux femmes a été la réponse à un phénomène honteux, à savoir les *chikan* (pervers) qui tripotent les femmes dans le train. Je suppose que la création de ces wagons était le moyen le plus simple de régler le problème. Bien sûr, cela n'empêche pas les *chikan* d'opérer dans les autres wagons, mais je suppose que c'est mieux que rien.
Ce problème est particulièrement vrai dans les centres des grandes villes où la densité dans les trains de banlieue, notamment aux heures de pointe, est très élevée. Effectivement, la population japonaise diminue et vieillit, mais beaucoup de jeunes quittent encore leurs petites villes pour aller à Tôkyô, Ôsaka et d'autres grands centres urbains à la recherche d'un emploi, donc je ne pense pas que la situation va changer dans un avenir proche. Cela dit, il est vrai qu'actuellement, les trains de banlieue ne sont pas aussi bondés qu'avant parce que la pandémie a poussé beaucoup de gens à travailler à domicile. Mais tant que des millions de personnes se concentreront au même endroit, il n'y aura aucun moyen de réduire la congestion des trains au-delà d'un certain niveau. C'est pourquoi les wagons réservés aux femmes sont là pour rester, du moins pour l'instant.
En ce qui concerne l'autre point que vous avez mentionné, je pense que les cartes ont été introduites afin de réduire la quantité d'argent liquide manipulé par les compagnies ferroviaires. C'est une question de commodité, tant pour les compagnies que pour les passagers qui n'ont pas besoin d'acheter un billet à chaque fois qu'ils prennent le train. À cet égard, l'introduction de ces machines est une bonne chose. Mais d'un autre côté, je crains un peu que l'automatisation croissante du système ne conduise à l'élimination progressive de l'élément humain. Cette tendance est visible partout dans le système ferroviaire. On entend dire, par exemple, que les compagnies vont se passer de conducteurs et que les trains seront sans personnel, mais je me demande ce qui se passera lorsque quelque chose ne fonctionnera pas et qu'il n'y aura plus personne.
Plus généralement, je n'aime pas le fait que les trains modernes ne soient pas un lieu où les gens peuvent communiquer comme ils le faisaient dans le passé. Les compartiments étaient idéaux pour encourager les gens à parler à des inconnus. Mais les sièges ont changé, les compartiments ont disparu, et il n'y a plus d'espace pour une communication occasionnelle en face à face. Chaque changement a ses avantages et ses inconvénients, bien sûr. Mais j'avoue que j'ai des sentiments mitigés à l'égard de bon nombre de ces innovations. Heureusement, il reste quelques lignes de train où l'on peut encore voyager à l'ancienne. Il suffit de les chercher, peut-être loin des grandes villes. Comme je l'ai dit, aujourd'hui, chaque entreprise agit différemment et la qualité du service de train régional reflète les priorités et l'approche commerciale de chaque entreprise. Le service de l'île de Kyûshû, par exemple, n'est pas si mauvais, et recherche activement des touristes amateurs de trains. Mais celui d'Hokkaidô n'est pas bon, ce qui est dommage car cette île du nord offre des paysages d'une beauté époustouflante.
J'aimerais que les compagnies ferroviaires consacrent plus de temps à réfléchir à la manière de rendre un voyage en train plus gratifiant et plus amusant. Idéalement, par exemple,



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

les sièges des trains qui traversent de magnifiques paysages devraient être disposés de manière à ce que les passagers puissent réellement en profiter. Faire des bénéfices est important, mais il ne s'agit pas seulement de rendre les trains plus rapides et plus efficaces et les wagons plus légers et plus rentables. Il faut les considérer comme un environnement où les gens sont appelés à passer un certain temps – parfois des heures – et ils devraient pouvoir profiter de cette expérience.

Le thème principal de votre dernier livre, *Saishû densha* [Le dernier train, Kôdansha, inédit en français], est que la Covid-19 a changé le mode de vie de nombreuses personnes au Japon. En particulier, même lorsque la pandémie sera terminée, les chemins de fer japonais ne retrouveront pas leur aspect d'antan. Que pouvez-vous dire à ce sujet ?
H. T. : Depuis 2019 et la crise de la Covid-19, le nombre de touristes entrants a chuté à presque zéro en raison de la politique restrictive du gouvernement envers les voyageurs étrangers. Le Japon a reçu beaucoup de critiques à ce sujet, car c'est l'un des rares pays qui rend encore excessivement difficile l'entrée des étrangers sur son territoire. Cette fois-ci, la pandémie en est peut-être la principale raison, mais il ne fait aucun doute qu'historiquement, ce pays a toujours eu tendance à s'isoler du reste du monde (voir *Zoom Japon* n°119, avril 2022).
Cette forte diminution des touristes étrangers est dommage, surtout en ce qui concerne les trains, car certaines lignes locales ont été redécouvertes et même sauvées par des étrangers curieux qui aiment voyager en train. Par exemple, la ligne Tadami relie les préfectures de Fukushima et de Niigata (voir *Zoom Japon* n°108, mars 2021). Elle offre une expérience de voyage unique car les trains traversent de magnifiques gorges et passent au-dessus des rivières. Cependant, pendant de nombreuses années, elle s'est éteinte à petit feu, comme beaucoup d'autres lignes locales, le nombre de passagers ne cessant de diminuer. Destinée à devenir une autre ligne abandonnée, elle a été découverte par des touristes chinois et taïwanais, et soudain, même les Japonais qui semblaient l'avoir oubliée sont revenus en masse sur cette ligne. C'est l'une de ces lignes où l'on peut admirer le changement des saisons, notamment les feuilles d'automne colorées et les montagnes couvertes de neige en hiver. Mais personne au Japon ne semblait le savoir.
C'est pourquoi les touristes étrangers sont importants pour la survie des lignes ferroviaires dites mineures. Ils vont au-delà des stéréotypes et du sens commun et n'ont pas peur d'explorer les coins cachés de ce pays que les Japonais ont oublié. Si les touristes étrangers étaient arrivés plus tôt, de nombreuses lignes de Hokkaidô auraient probablement survécu au lieu d'être fermées car considérées comme inutiles et non rentables. Trop souvent, les Japonais considèrent leur pays comme acquis. Ils visitent toujours les mêmes endroits célèbres, comme Kyôto, Nikkô ou Hakone, et ne semblent pas se soucier d'être entassés dans un même lieu avec des centaines de personnes. Mais certains étrangers sont constamment à la recherche de nouveaux endroits peu connus. Ils sont plus aventureux. Ironiquement, il faut des voyageurs étrangers curieux pour que les Japonais regardent leur propre pays d'un œil différent. Par ailleurs, si vous êtes étranger, le voyage en train au Japon est un moyen relativement facile de découvrir l'endroit. Les chemins de fer japonais sont très conviviaux pour les voyageurs car ils sont efficaces et les trains circulent à l'heure. Les informations et les horaires sont facilement accessibles, même en ligne, et il est donc très facile de planifier un voyage en train. C'est pourquoi la Covid-19 a été un coup dur pour les compagnies ferroviaires. C'est très décevant car la pandémie a interrompu le flux croissant de touristes, et je me demande si le système sera capable de se remettre de cette calamité. Il est difficile de prévoir à quoi ressembleront les choses dans 10 ou 20 ans.

Quelle est votre vision de l'avenir du train au Japon ?
H. T. : Les compagnies ferroviaires doivent planifier l'avenir et créer de nouvelles valeurs adaptées au Japon post-covidien. Pendant la pandémie, les réunions à distance et les fêtes en ligne sont devenues la norme. Plus précisément, le tourisme virtuel et les visites en ligne se sont généralisés parce que nous ne pouvions pas nous rendre dans la plupart des endroits, surtout à l'étranger. Mais les gens ont plus que jamais envie de rencontres en face à face et de voyages réels. Je pense qu'ils en ont assez de regarder un écran d'ordinateur. Aucune technologie élégante ne peut remplacer l'excitation de voyager dans un lieu et de le voir de ses propres yeux.
C'est encore plus vrai lorsqu'il s'agit de lieux moins connus. Les grandes destinations touristiques classiques comme Kyôto ou Nara sont facilement accessibles en ligne. Mais tous les beaux paysages cachés que l'on peut apprécier en voyageant sur une ligne de train locale ne sont pas aussi facilement visibles. Ces endroits rares et difficiles à trouver sont, à mon avis, les destinations sur lesquelles les compagnies ferroviaires devraient miser pour gagner de nouveaux clients. Et je ne parle pas seulement des touristes étrangers. La population japonaise vieillit rapidement et le train est un moyen de transport idéal pour les personnes âgées. Encore une fois, ils sont faciles à utiliser et à comprendre. Il suffit d'acheter son billet, puis de s'asseoir et de profiter des paysages changeants. Vous n'avez pas besoin de faire de la randonnée en montagne ou de faire du vélo pour découvrir de nouveaux endroits. Il suffit de monter dans un train et des paysages inédits apparaîtront les uns après les autres sous vos yeux.

PROPOS RECUEILLIS PAR GIANNI SIMONE

DUR Pourquoi ça déraille à Hokkaidô

Depuis la privatisation en 1987, JR Hokkaidô n'a pas réussi à sortir la tête de l'eau et son avenir reste incertain.

Quand, en 1987, les JNR (Chemins de fer nationaux japonais) ont été privatisés, le groupe JR, qui venait de naître, a été divisé en six sociétés : trois étaient basées à Honshû (la plus grande île du Japon) et les autres sur chacune des trois autres îles principales.Cependant, si les trois premières sociétés JR, situées dans des régions fortement peuplées et très développées, ont bien réussi leur mutation, les trois autres ont connu des moments difficiles et luttent encore aujourd'hui pour rester à flot.

JR Hokkaidô, en particulier, a été jusqu'ici constamment dans le rouge. Etant, certes, l'île la plus septentrionale et la plus grande préfecture du Japon, Hokkaidô est loin d'offrir un environnement idéal pour gérer un réseau ferroviaire performant. D'une part, sa population continue de diminuer (sa densité est la plus faible du pays) et tend à se concentrer dans sa ville principale, Sapporo. Par rapport aux autres compagnies du groupe JR, la plupart des lignes ferroviaires passent dans des zones peu peuplées, notamment dans la partie orientale de l'île. De plus, elle dispose d'un réseau routier étendu qui a encouragé la possession de voitures, et la popularité récente des bus longue distance a encore réduit les bénéfices déjà maigres de la société ferroviaire. En outre, la société doit supporter des coûts de maintenance plus élevés en raison du froid extrême et de la neige qui menacent constamment le matériel et les infrastructures pendant les longs hivers rigoureux.



Odaira Namihei pour Zoom Japon

En raison d'hivers rigoureux, les coûts de maintenance sont plus élevés qu'ailleurs.

En conséquence, les finances de JR Hokkaidô sont résolument dans le rouge. Un coup d'œil à l'année fiscale qui s'est terminée en avril 2016 montre que, alors que le revenu d'exploitation lié au rail pour les trois principales compagnies JR se situait entre 555,5 milliards de yens pour JR Central et 124,2 milliards de yens pour JR West, JR Hokkaidô était accablée par une perte d'exploitation de 48,2 milliards de yens. JR Kyûshû était également dans le rouge, mais a finalement enregistré un gain d'exploitation total de 5,4 milliards de yens grâce aux bénéfices réalisés par le développement de ses activités non ferroviaires.

Les difficultés de JR Hokkaidô ont été exacerbées par les mauvais résultats du fonds de stabilisation de la gestion mis en place par le gouvernement en 1987 pour compenser les pertes prévues dans les opérations ferroviaires lors de la création de la société. Dans ces conditions, la direction a dû se débarrasser progressivement de plusieurs lignes non rentables et fermer de nombreuses gares sur les lignes restantes. Au 1er avril 2021, l'ancien réseau local de la JNR, qui comptait 21 lignes couvrant un total de 3 176,6 km, ne comptait plus que 14 lignes et 2 372,3 km.

De nombreuses tentatives ont été faites pour résoudre les problèmes structurels du chemin de fer, mais la vérité est que la concurrence des bus longue distance et des voitures est difficile à surmonter. De nombreux habitants peuvent être tristes de la perte d'une ligne particulière, mais cela ne signifie pas qu'ils vont renoncer à la commodité de leurs voitures privées, surtout maintenant que le réseau de voies rapides en constante expansion comprend de nombreux tronçons gratuits.

Depuis la création de JR Hokkaidô, pour contrer les moyens de transport concurrents, la société a essayé d'augmenter ses bénéfices en introduisant de nouveaux wagons et en développant divers produits tels que des billets à prix réduit. Dans le même temps, de nombreux efforts ont été déployés pour réduire les coûts de main-d'œuvre, notamment en augmentant le nombre d'opérations unipersonnelles sur les lignes locales et en externalisant diverses opérations de vente et d'entretien des voies. En conséquence, en 2021, le nombre d'employés a été réduit de moitié, passant de 14 000 à 6 317.

Les réductions de coûts sont peut-être inévitables, mais la forte réduction du personnel pour des lignes nécessitant autant de maintenance, associée à plusieurs cas de mauvaise gestion, s'est retournée contre l'entreprise de manière spectaculaire, entraînant de fréquents accidents et scandales qui ont jeté une ombre sur sa gestion commerciale et celle de sa sécurité.


Odaira Namihei pour Zoom Japon

Pour réduire son déficit, JR Hokkaidô a misé sur une réduction drastique de son personnel.

Le 27 mai 2011, par exemple, un déraillement de train et un incendie sur la ligne Sekishô ont fait 39 blessés. Un autre accident avec incendie s'est produit en 2013 sur une autre ligne. Parmi les autres incidents graves, citons les défaillances de la signalisation, l'absence de contrôle du matériel et les conducteurs qui s'endorment au travail en raison de leur épuisement. En effet, des violations répétées en matière d'heures supplémentaires illégales ont été découvertes par la suite, ainsi que l'utilisation de stimulants par des conducteurs surmenés. Au cours de la même période, les cas de suspension ou de retard de service de 30 minutes ou plus étaient environ deux fois plus nombreux que la moyenne des cinq autres compagnies JR.

Après avoir enquêté sur ces cas, le ministre du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme a ordonné une amélioration de l'activité. Cependant, JR Hokkaidô a continué à faire la Une des journaux pour de mauvaises raisons : en 2013, un train sur la ligne principale de Muroran a roulé avec le bras d'un passager coincé entre les portes. Puis un train de marchandises a déraillé en raison d'une erreur d'entretien des voies. En novembre 2018, un accident s'est produit dans les locaux de la gare de Shin-Sapporo, sur la ligne Chitose, lorsqu'un poteau de signalisation s'est soudainement effondré et a bloqué plusieurs voies. Enfin, le 7 juin 2021, un véhicule d'entretien des voies a perdu le contrôle en descendant une pente et a continué à rouler sur environ 7 km. On a découvert par la suite que personne n'avait pris soin de vérifier les freins du véhicule.

Cela dit, tout n'est pas sombre pour JR Hokkaidô. La préfecture est l'une des destinations touristiques les plus appréciées du Japon. Avant le début de la pandémie, plus de huit millions de touristes ont visité Hokkaidô, dont 2,3 millions en provenance de l'étranger, et le chemin de fer a joué un rôle important en tant que ressource touristique, puisque 30 % des voyageurs japonais hors préfecture et 50 % des touristes étrangers ont utilisé le chemin de fer local pour se déplacer, générant ainsi plus de deux milliards de yens de recettes.

La ligne principale de Sôya est un exemple typique de la manière dont les trains de Hokkaidô peuvent potentiellement devenir une solide source de revenus. Longue de près de 260 km, cette ligne relie Asahikawa (deuxième ville de l'île avec une population de 300 000 habitants) et Wakkanai, et constitue la ligne ferroviaire la plus septentrionale du Japon. Outre les trains locaux, l'express Sarobetsu fait deux allers-retours par jour et offre des vues spectaculaires sur la campagne. Parmi les destinations touristiques de la ligne Sôya, le zoo d'Asahiyama attire des touristes de tout le pays toute l'année, Pippu est une station de ski réputée et Toyotomi possède de nombreuses sources thermales.

D'autre part, bien que la ligne Sôya couvre la même distance que la ligne principale du Tôkaidô entre Tôkyô et Hamamatsu dans la préfecture de Shizuoka, elle est traitée comme une ligne de transport local et souffre des mêmes problèmes que l'ensemble du système ferroviaire de Hokkaidô. Par exemple, le nombre de passagers pour le transport interurbain, comme les trains express, diminue considérablement. De plus, la plupart des habitants utilisent principalement les trains locaux (par exemple pour se rendre au lycée), mais le dépeuplement progressif de la région fait que l'utilisation des trains est de plus en plus faible.

Si l'on considère le ratio d'exploitation de la ligne Sôya (la somme d'argent nécessaire pour obtenir 100 yens), il est clair qu'elle peut difficilement survivre sans aide extérieure. Idéalement, pour qu'une entreprise soit dans le vert, le ratio d'exploitation devrait être de 100 ou moins. Or, les données de 2018 montrent que la section Nayoro-Wakkanai est de 738 et Asahikawa-Nayoro de 523, ce qui signifie que pour obtenir 100 yens, l'entreprise doit dépenser entre 500 et 700 yens. Il s'agit d'un déficit considérable qui ne peut plus être maintenu. La plupart des gares locales ont moins d'un utilisateur par jour. Il n'est donc pas surprenant que JR Hokkaidô ferme à un rythme accéléré les gares sous-utilisées et non rentables.

Certaines des lignes locales de la préfecture ont récemment été transformées en chemins de fer du troisième secteur, établissant ainsi un partenariat entre les secteurs privé et public. Afin d'attirer les touristes entrants, par exemple, des infrastructures adéquates doivent être

développées, car les voyageurs peuvent difficilement être attirés par un lieu dépourvu d'un accès de transport secondaire entre la gare et les installations touristiques. Le problème est qu'à Hokkaidô, le budget des collectivités locales destiné aux transports publics est inférieur à celui des routes, et il existe peu de mesures d'orientation pour l'utilisation de cet argent.

Au cours des dernières années, de nombreuses personnes ont réfléchi sur les malheurs de la préfecture et sur la façon dont ses chemins de fer peuvent être sauvés. Lors d'une conférence organisée en 2018, le gouverneur de l'époque, TAKAHASHI Harumi, a déclaré qu'il attendait avec impatience un train de luxe comme ceux qui ont eu tant de succès dans d'autres régions japonaises. Il a également déclaré que JR Hokkaidô devrait suivre l'exemple de JR Kyûshû et diversifier ses bénéfices en investissant dans le développement immobilier.

Le président de JR Hokkaidô, SHIMADA Osamu, a accueilli favorablement l'idée de créer des trains touristiques, mais il a rappelé que ces trains coûtent très cher tout en ayant une durée de vie limitée. Si l'on ajoute les coûts liés à l'exploitation d'une ligne sûre et sans accident, il devient difficile d'investir dans des trains touristiques. L'un des experts qui a participé à la conférence était KISHI Kunihiro, professeur associé à l'École supérieure d'ingénierie de l'Université de Hokkaidô. Il est aussi le président de l'équipe de travail sur le réseau ferroviaire. Selon lui, si 5,4 millions de personnes à Hokkaidô dépensent 4000 yens par an, le déficit de JR Hokkaidô disparaîtra. De nombreux observateurs ont estimé que ce chiffre était irréaliste, non seulement parce que la population totale de la préfecture s'élève aujourd'hui à un peu plus de cinq millions d'habitants, mais aussi parce que la proposition de KISHI ne marcherait que si l'on parvenait à convaincre davantage de personnes de passer de la voiture au train. D'après le recensement du trafic routier publié par le ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, si 10 % des utilisateurs de voitures privées entre de grandes villes comme Sapporo et Asahikawa passent au train, on peut s'attendre à ce que les recettes annuelles augmentent d'environ cinq milliards de yens.

Le dernier intervenant de la conférence 2018 était TORIZUKA Akira, ancien président de la compagnie ferroviaire Isumi et président de l'association pour la création de lignes locales gourmandes. Il a critiqué les communautés vivant le long des lignes, estimant que le nettoyage des gares et la tonte de l'herbe ne devraient pas être la préoccupation du personnel de JR. Il a souligné que lorsqu'il était président de la compagnie Isumi, dans la préfecture de Chiba, ils ont introduit des trains-restaurants et des trains



JR Kyûshû qui a développé de nombreux trains touristiques est devenu un modèle pour JR Hokkaidô.

Odaira Namihei pour Zoom Japon

rappelant les chemins de fer nationaux pour attirer les fans et les touristes. En outre, bien que la compagnie manquât de ressources financières, les résidents locaux le long de la ligne ont montré un réel intérêt pour la survie de la ligne en s'engageant dans des activités bénévoles telles que le nettoyage des gares elles-mêmes.

Le professeur KISHI a dévoilé les recommandations préparées par son groupe d'étude pour améliorer la situation financière de JR Hokkaidô. Il a déclaré qu'en l'absence d'investissements privés dans les zones rurales, les collectivités locales doivent investir dans les infrastructures. Cependant, comme elles disposent elles-mêmes de ressources limitées, un soutien plus important est nécessaire de la part du gouvernement national.

Dans un article que KISHI Kunihiro a écrit pour le site Nippon.com, il a rappelé que *"les finances de JR Hokkaidô sont dans un état périlleux en raison des grands changements dans l'environnement social et du faible taux de rendement de son fonds de stabilisation de la gestion. Bien qu'elle soit organisée comme une société par actions, comme une société commerciale ordinaire, elle a un statut semi-gouvernemental spécial ; le gouvernement national est fortement impliqué dans sa gestion et doit jouer un rôle central dans son redressement."*

Plus précisément, son groupe d'étude a proposé cinq domaines d'intervention : (a) soutien à la dépense la plus importante que JR Hokkaidô supporte, à savoir l'entretien de ses voies en raison de la part élevée du trafic de marchandises ; (b) réduction de la charge d'entretien du tunnel de Seikan reliant Hokkaidô et Honshû ; (c) mesures pour faire face au renouvellement des infrastructures ferroviaires vieillissantes ; (d) soutien stratégique aux efforts visant à augmenter les revenus ; et (e) mesures financières pour la période à partir de l'exercice 2019, lorsque le soutien du gouvernement national est censé prendre fin et que la société devra commencer à rembourser les prêts sans intérêt qu'elle a reçus.

"JR Hokkaidô doit également améliorer le confort des usagers par des mesures telles que l'ajustement des horaires pour optimiser les correspondances avec les bus et les autres types de transport en commun et l'amélioration des services dans les gares et à bord", a-t-il ajouté. Il existe une opinion profondément ancrée à Hokkaidô selon laquelle il sera impossible de résoudre les problèmes du système ferroviaire de la préfecture dans le cadre actuel, surtout si l'on considère les récents mauvais résultats du fonds de stabilisation créé en 1987, et que le gouvernement national devrait apporter un soutien fondamental à JR Hokkaidô.

"Toutefois, le gouvernement national continue d'affirmer qu'il a déjà apporté un soutien considérable à JR Hokkaidô et que la prochaine étape consiste à laisser les collectivités locales prendre l'initiative. Un élément sous-jacent à cette position est la conviction que les lignes régulières de bus peuvent fournir le minimum requis de transport public local et qu'il n'est donc pas nécessaire de donner la priorité aux chemins de fer", note l'universitaire.

Quoi qu'il arrive dans les prochaines années, il est clair que JR Hokkaidô pourra difficilement résoudre ses problèmes sans un effort concerté entre la société et les responsables locaux et nationaux.

G. S.

FUTUR Ça flotte autour du Shinkansen

Prouesse technologique, la nouvelle ligne à très grande vitesse suscite de nombreuses critiques et réserves.

Près de 60 ans après avoir émerveillé le monde avec le Shinkansen, alors futuriste, le Japon a entrepris la construction d'un nouveau train encore plus rapide. Le Maglev (abréviation de "magnetic levitation") se déplace grâce à un double jeu d'aimants : le premier pousse le train hors de la voie, évitant ainsi les frottements, tandis que le second fait avancer le train surélevé. Connu au Japon sous le nom de "voiture à moteur linéaire", le L0, dernière version du SCMaglev (train à sustentation magnétique) est le train le plus rapide du monde, ayant atteint la vitesse record de 603 km/h lors des essais. Il sera utilisé sur la ligne Chûô Shinkansen en cours de construction entre Tôkyô et Nagoya, où il est prévu qu'il roule à une vitesse maximale de 505 km/h.
Aussi incroyable que cela puisse paraître, les ingénieurs japonais ont commencé à discuter de l'application de la supraconductivité sans frottement avec les rails dès 1962, deux ans avant les débuts du premier Shinkansen. Les chemins de fer nationaux japonais ont commencé à développer le Maglev en 1972, mais le projet a été ralenti par la crise pétrolière de 1973 et la récession. Cependant, le volume de transport sur la ligne à grande vitesse entre Tôkyô et Ôsaka a augmenté pendant les années de bulle, ce qui a nécessité une ligne alternative plus rapide pour relier la capitale et l'ouest du Japon.
Le Maglev fonctionne selon le principe de la supraconductivité magnétique, ce qui signifie qu'il ne circule pas sur les voies ferrées traditionnelles. Les roues ne sont utilisées qu'au départ et à l'arrivée d'une gare, après quoi il passe en mode de fonctionnement à très grande vitesse et les roues sont soulevées et rentrées comme un avion.
Sans entrer dans les détails techniques, le Maglev est équipé d'aimants supraconducteurs fixés de part et d'autre de la caisse du train. Lorsque le train roule à grande vitesse sur son rail, l'électricité circule dans les bobines fixées aux parois des deux côtés de la voie ferrée. La force de chaque aimant s'attire et se repousse mutuellement, ce qui permet au train de flotter et de se déplacer. Bien que le Maglev se déplace à très grande vitesse, il ne génère pratiquement aucune secousse ni aucun bruit, comme un avion. Beaucoup le considèrent comme un super-express de rêve pour la prochaine génération. En fait, des chemins de fer sans lévitation qui utilisent le principe du moteur linéaire ont déjà été mis en service dans d'autres pays.
Alors que de nombreux fans de trains sont impatients de monter dans le Maglev, le projet s'est avéré très controversé, car plusieurs experts et groupes de citoyens situés le long de la ligne ferroviaire ont remis en question la nécessité de ce nouveau tronçon et ont cherché à bloquer sa construction. En 2014, le Parti communiste japonais a formé une équipe parlementaire, et la même année, le Conseil scientifique du Japon (JSC) a publié une déclaration appelant à l'annulation de cette ligne.
Parmi les partisans du Maglev figurent le gouvernement japonais et JR Central, la société chargée de construire et de gérer la ligne. Ils soulignent qu'une ligne alternative reliant Tôkyô à la région du Kansai est attendue depuis longtemps, car le vieux Shinkansen montre des signes de vieillissement et est vulnérable aux nombreuses catastrophes naturelles qui frappent le pays.
Deuxièmement, le Chûô Shinkansen réduira encore la durée des voyages : il ne faudra plus que 40 minutes pour atteindre Nagoya sans arrêt et 67 minutes pour Ôsaka (actuellement, le Shinkansen le plus rapide, le Nozomi, met deux heures et demie). L'introduction du Maglev aidera également l'économie japonaise. Tout d'abord, elle entraînera une revitalisation économique en favorisant le développement des neuf préfectures situées le long de la ligne Chûô Shinkansen (Tôkyô, Kanagawa, Yamanashi, Nagano, Gifu, Aichi, Mie, Nara et Ôsaka). En outre, une fois cette technologie bien établie, il sera possible de l'exporter à l'étranger et d'apporter d'énormes bénéfices au Japon.
Il va sans dire que le Maglev aura un impact positif sur le tourisme, car de nombreux voyageurs voudront découvrir cette dernière prouesse technologique. Enfin, et ce n'est pas le moins important, ses partisans considèrent qu'il est écologique. En effet, le Maglev est alimenté par l'électricité et des aimants. Par exemple, la quantité de dioxyde de carbone émise entre Tôkyô et Ôsaka est un tiers de celle du Shinkansen.
D'un autre côté, les détracteurs du Maglev estiment que les prétendus avantages de la nouvelle technologie ont été largement exagérés et ne justifient pas les énormes sommes d'argent dépensées pour sa construction. Ils mettent également en garde contre l'utilisation d'une technologie qui pourrait être nuisible à la fois aux voyageurs et à l'environnement. Voyons chaque point en détail :
1) Vitesse et commodité. Il est vrai que le temps de trajet sera raccourci. Toutefois, les quais des stations du Chûô Shinkansen seront construits en sous-sol (à Tôkyô, par exemple, à environ 300 mètres sous les autres voies), ce qui allongera considérablement le temps nécessaire pour les atteindre. En outre, le Shinkansen part actuellement au rythme d'environ un train toutes les 10 minutes. Or, il n'y aura que quelques Maglevs par heure. Si l'on ajoute les temps de transfert et d'attente, il est dit que voyager sur le Maglev ne sera pas si différent du Shinkansen.
D'ailleurs, en ce qui concerne la vitesse, les experts affirment que même les performances du Shinkansen traditionnel peuvent être améliorées sans recourir à une technologie totalement nouvelle. Après tout, les trains à grande vitesse en France et en Chine ont déjà atteint une vitesse de 500 km/h (le TGV français a une vitesse de pointe de 574,8 km/h). Le Nozomi japonais lui-même atteint actuellement 450 km/h, et si l'on augmente le nombre de wagons, il pourrait même atteindre 500 km/h.
2) Coûts et rentabilité. Le coût total de la construction de la nouvelle ligne s'est progressivement envolé au fil des ans. Il serait actuellement de neuf mille milliards de yens, mais en réalité, il devrait être encore plus élevé. À cette fin, le gouvernement japonais a prêté quelque trois mille milliards de yens à JR Central au taux d'intérêt ultra-faible de 0,8 %.
Certes, ce projet nécessite un effort financier sans précédent. Tout d'abord, comme la majeure partie du trajet prévu entre Tôkyô, Nagoya et Ôsaka passe par des tunnels ou des souterrains, des travaux de grande envergure sont nécessaires pour poser les rails et construire les nouvelles stations. Le Maglev consommerait également une énorme quantité d'électricité, environ trois fois plus que le Shinkansen existant. En effet, la résistance du vent à très grande vitesse dans les tunnels peut entraîner des coûts d'exploitation quatre à cinq fois supérieurs à ceux des trains à grande vitesse classiques.
La seule façon pour JR Central d'amortir les coûts de construction et de gestion est de faire circuler ses trains à pleine capacité. En effet, le plan de rentabilité repose sur l'hypothèse que la demande totale entre Tôkyô et Ôsaka, y compris le Chûô Shinkansen, augmentera considérablement au fil des ans. Or, la population du Japon diminue et continuera probablement de baisser à l'avenir. Il a été souligné que le taux d'utilisation des sièges sur le Tôkaidô Shinkansen a diminué d'année en année,

atteignant 55,6 % en 2009, ce qui signifie que le train moyen n'est rempli qu'à moitié.

Le Maglev sera légèrement plus cher que l'actuel Shinkansen (700 yens de plus pour Nagoya et 1 000 yens pour Ôsaka). Cependant, certaines institutions prédisent qu'une opération fortement déficitaire sera inévitable dès le début. De manière assez surprenante, le syndicat JR Tôkai n'est pas le seul à avoir exprimé son opposition au projet. Lors d'une conférence de presse en septembre 2013, même le président de l'époque, YAMADA Yoshiomi, a déclaré : *"Parce que le Maglev n'est pas rentable, la société fera définitivement faillite."*

3) Dommages environnementaux. Selon la déclaration publiée par le Conseil des scientifiques japonais (JSC) en 2014, bien que plus de 80 % du Chûô Shinkansen passe par des tunnels, les planificateurs n'ont pas suffisamment expliqué quelles mesures ils allaient prendre pour traiter les sols résiduels et éviter des problèmes tels que la pollution des eaux souterraines et la réduction du débit d'eau. La JSC a également indiqué que la Société japonaise pour la conservation de la nature (NCSJ) avait vivement recommandé aux autorités de geler le projet et de réévaluer les plans de construction, y compris la sélection des sites commerciaux. Selon la NCSJ, la nouvelle ligne traverse de nombreuses zones importantes pour la conservation de la biodiversité, comme le parc national des Alpes du Sud, qui vise à être inscrit au patrimoine naturel mondial et au parc écologique de l'Unesco.

Les experts et les groupes de citoyens sont principalement préoccupés par le fait que la ligne traversera les montagnes, augmentant ainsi le risque de destruction de l'environnement. La préfecture de Shizuoka s'oppose surtout à la construction de la ligne parce qu'elle risque de réduire considérablement le débit du fleuve Ôi, qui est sa principale source d'eau. Les premières études ont montré que la quantité d'eau dans la rivière diminuera de deux tonnes par seconde, ce qui aura un impact négatif sur la vie des arbres et des animaux sauvages, sur l'industrie et l'agriculture, ainsi que sur la vie des habitants eux-mêmes.

JR Central, de son côté, n'a pas donné de réponse précise à ce problème et tente de poursuivre la construction en n'ayant qu'une vague idée des problèmes que le Chûô Shinkansen pourrait causer aux personnes et à la nature.

4) Catastrophes naturelles. Le Maglev est considéré comme un train très sûr. Comme le train est entouré d'une voie de guidage (des bobines d'aimant sont encastrées des deux côtés), un tremblement de terre ne risque pas de provoquer un déraillement. Le Maglev flotte à 10 cm de la voie ferrée, donc même si le sol tremble, la force des aimants agit comme un ressort et fait revenir le train au centre de la voie de guidage. De plus, même en cas de panne de courant, les bobines conductrices sont dotées d'un mécanisme qui maintient le train à flot tout en le ralentissant peu à peu jusqu'à ce qu'il s'arrête en toute sécurité.



Asahi Shimbun

La sécurité étant au cœur des préoccupations des promoteurs du Chûô Shinkansen, ces derniers ont multiplié les sorties de secours sur son parcours. La photo illustre aussi la profondeur à laquelle le train circulera dans bien des endroits comme ici à Kasugai ; dans la préfecture d'Aichi.

D'autre part, les experts soulignent que le parcours du Chûô Shinkansen traverse les sous-failles liées aux failles actives de première classe des îles japonaises (ligne Itoigawa-Shizuoka, ligne tectonique médiane, etc.). Ces failles actives peuvent également provoquer un grand tremblement de terre au même moment ou à peu près que le tremblement de terre géant de la fosse de Nankai, et la nouvelle ligne est susceptible de subir autant de dommages que le Tôkaidô Shinkansen.

5) Questions de sécurité et de santé. Le Maglev se déplace grâce à la force magnétique générée par des aimants supraconducteurs. Cependant, cette force magnétique peut diminuer fortement en raison d'un phénomène appelé "quenching". Les experts affirment qu'il est impossible d'éviter complètement ce phénomène. Lorsque le quenching se produit sur un train roulant à 500 km/h, la caisse du wagon heurte le fond du rail et les parois latérales et s'enflamme sous l'effet de la chaleur de friction. Cette perspective est d'autant plus redoutable que la ligne passe à plus de 80 % dans des tunnels. Selon la JSC, cela s'est produit à quatroze reprises sur la ligne d'essai du Maglev de Miyazaki.

La JSC est parvenue à la conclusion que la conduite à distance d'un véhicule de transport de masse dont la vitesse maximale est de 505 km/h dans un long tunnel (le Maglev n'a pas de conducteur) ne permettra pas d'assurer la sécurité des passagers. On s'attend à ce que la prévention des accidents et les secours dans les tunnels, tels que les pannes de courant, les tremblements de terre, les incendies et le terrorisme, soient extrêmement difficiles, même si des contrôles suffisants sont effectués à l'avance.

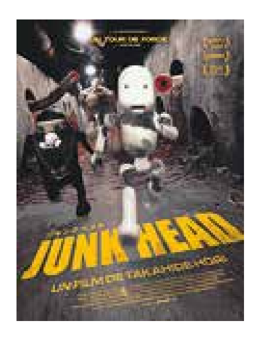
Un autre problème possible causé par le Maglev est lié aux ondes électromagnétiques générées par le train qui peuvent provoquer des problèmes de santé tels que le cancer. C'est pour cela que la carrosserie du wagon est composée d'un matériau qui bloque les ondes électromagnétiques, ce qui devrait avoir peu d'effet sur les passagers.

Le Chûô Shinkansen devait relier Tôkyô à Nagoya en 2027, et Ôsaka en 2037. Cependant, JR Tôkai a déclaré qu'il sera difficile de commencer l'exploitation en 2027 car le gouverneur de Shizuoka s'oppose toujours à la construction du tunnel dans sa préfecture en raison des préoccupations susmentionnées concernant le débit du fleuve Ôi.

En Allemagne, dans le même temps, les plans de construction d'une ligne de Maglev ont été annulés après une évaluation complète visant à garantir l'efficacité économique, la fiabilité technique et l'adaptabilité à l'environnement. Comme d'habitude, le débat en cours soulevant les questions de coût, rentabilité et risques environnementaux et sur la santé du Maglev a été largement sous-estimé par la presse locale.

G. S.

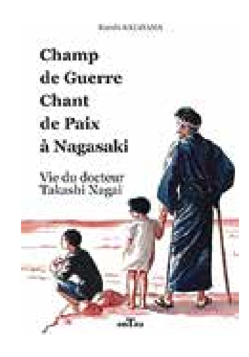
CINÉMA Un petit bijou technique



Grand succès au Japon, le film de Hori Takahide se devait de sortir en France en raison notamment de sa grande qualité sur le plan technique. Toutefois, au niveau du scénario, lui aussi écrit par le réalisateur, le résultat n'est pas aussi brillant. Complexe et déroutant, il ne permet pas au spectateur de plonger dans cet univers qui s'avère rapidement hermétique. Toutefois, ce tour de force technique mérite qu'on lui accorde sa chance.

Junk Head, de Hori Takahide. Film d'animation de science fiction. 1h41. En salles depuis le 18 mai.

HISTOIRE L'homme qui n'a jamais renoncé



Scientifique, shintoïste converti au catholicisme et baptisé en 1934, Nagai Takashi a vécu l'atomisation de Nagasaki le 9 août 1945. Atteint de leucémie, il a lutté contre la maladie héritée de la bombe pour diffuser un message de paix, d'amour et d'espoir. C'est l'histoire de cet homme et de son combat qui s'achèvera en 1951 que ce livre raconte avec force de conviction. Une vie exemplaire qui mérite d'être mieux connue.

Champ de Guerre, Chant de Paix à Nagasaki : Vie du docteur Takashi Nagai, de Katayama Haruhi, trad. par Marie-Renée Noir, éd. onTau, 15€.

MANGA *Garo* dans tous ses états à Paris

Lancé en 1964, le mensuel *Garo* s'est imposé comme l'une des références dans l'univers du manga, contribuant notamment à donner de ce mode d'expression une nouvelle dimension. Bien qu'il fût créé pour un public d'enfants, le magazine a rapidement conquis des lecteurs plus âgés, en particulier les étudiants qui y ont trouvé matière à réflexion. Il a fait émerger une génération de nouveaux mangaka dont l'influence est toujours visible de nos jours. La Maison de la culture du Japon à Paris accueille une exposition exceptionnelle à travers laquelle on plonge dans l'histoire du manga et du Japon.





Du 14 juin au 30 juillet. Du mardi au samedi, de 11h à 19h (21h le jeudi). 101 bis, quai Jacques Chirac 75015 Paris

NIHONGOTHÈQUE

NORITETSU

Après avoir écouté l'expérience d'un ami français, je me suis installée à Lille il y a trois ans, tout en continuant à aller travailler à Paris. Il avait raison. La qualité de vie actuelle est meilleure et le train à grande vitesse est mille fois plus agréable que le métro parisien qui pue. Or, ma vie ferroviaire reste une source de stress. Pas seulement à cause des trains rarement ponctuels, mais aussi des agents de la SNCF qui ne connaissent pas les conditions de mon forfait et à qui je dois fournir des justifications, souvent sans succès, chaque fois que je ne peux pas réserver ma place en raison de leur système informatique défaillant. Dans ces conditions, comment puis-je apprécier cet univers ferroviaire comme mon ami, qui se fâche lors du retard de son train mais qui aime, malgré tout, ses voyages quotidiens ? En fait, quand j'ai emménagé dans le Nord, j'avais oublié un petit détail : il est ce que l'on appelle en japonais un *noritetsu*, un grand passionné des chemins de fer ! Comme dans d'autres pays, les amateurs de train sont nombreux au Japon. Composé du mot "nori" pour dire "prendre" et du terme "tetsu" pour "ferro" principalement utilisé pour désigner ces fans du train, *noritetsu* est un néologisme apparu au XXI[e] siècle. Avant, depuis les années 1960, on les appelait *Tecchan (Tetsu-chan)* ou *Tetsuo* pour les hommes et *Testuko* pour les femmes. Autrement dit, ils n'ont jamais eu le droit au suffixe honorifique "san", car, à la base, ils étaient vus avec un certain mépris, considérés comme peu sociables et souvent maniaques. Mais avec le temps, leur image s'est améliorée et le terme neutre *noritetsu* s'est généralisé. Pour eux, le train n'est pas un simple moyen de déplacement, mais il représente le but même de leur voyage. Étant déjà lasse du monde ferroviaire français, je suis loin d'être ferrovipathe. Mais ça vaut peut-être le coup de faire un voyage comme un *noritetsu* au Japon vu la variété de trains apparue ces derniers temps. Reste à voir leurs tarifs !



Ritsuko Koga pour Zoom Japon

Koga Ritsuko

ROMAN David Peace revisite Tôkyô

Le dernier volet de la trilogie sur la capitale japonaise entamée par l'auteur britannique valait la peine d'attendre.

Il aura fallu une douzaine d'années à David Peace pour qu'il mette un point final à sa trilogie consacrée à Tôkyô comme s'il avait voulu ménager le suspens le plus longtemps possible. A l'instar de ses deux précédents opus – *Tokyo année zéro* et *Tokyo ville occupée* –, l'écrivain britannique s'est intéressé à sa manière à l'une des affaires criminelles les plus célèbres de l'après-guerre au Japon : l'affaire Shimoyama. Il s'agit de la mort du premier président des chemins de fer nationaux (JNR), SHIMOYAMA Sadanori, dont le corps a été retrouvé démembré après le passage d'une locomotive en 1949.

Le mystère de sa disparition reste entier encore de nos jours, et l'auteur n'a eu aucune difficulté à s'y intéresser dans la mesure où il témoigne du climat très particulier qui régnait au Japon à ce moment-là. Le licenciement de 30 000 employés de la compagnie de chemin de fer avait contribué à faire de son patron une cible parfaite pour des syndicats de gauche très engagés alors que le pays, sous l'impulsion des forces d'occupation américaines, allait se lancer dans une chasse aux "rouges" qui marquera durablement le pays.

Bien que ce soit la thèse du suicide qui ait été privilégiée pour éviter le plus de vagues possibles, la plupart des enquêteurs ont toujours gardé en tête l'hypothèse de l'assassinat. Mais la véritable question reste de savoir qui en aurait été le commanditaire. Comme d'autres avant lui, en particulier MATSUMOTO Seichô, David Peace estime que cette affaire représente bien plus qu'un fait divers. A ses yeux, elle est représentative de la seconde partie de l'ère Shôwa (1925-1989), autrement dit le Japon qui a émergé pour devenir le pays que l'on connaît aujourd'hui. Et surtout, elle a contribué à porter une longue ombre sur l'histoire du pays. Voilà pourquoi l'auteur a choisi de dérouler son récit sur trois périodes : 1949, pendant l'occupation ; 1964, lorsque Tôkyô accueille pour la première fois les Jeux olympiques ; et 1989, quand l'empereur Hirohito (Shôwa à titre posthume) est sur le point de disparaître. Chacune d'elles a son propre protagoniste. Il y a d'abord Harry Sweeney, un flic blasé américain originaire du Montana. Ensuite, MUROTA Hideki, un ancien flic devenu détective privé. Le dernier est un traducteur immigré sur le déclin. Si les deux premiers ont le profil type des enquêteurs tels qu'on les trouve dans bon nombre de romans policiers, le troisième donne au récit de David Peace une perspective nouvelle sans pour autant apporter une réponse à la question fondamentale : Qui a fait le coup ?

Le romancier ne pouvait pas prétendre donner la solution à un mystère sur lequel des dizaines de grandes plumes se sont penchées sans réussir à offrir une explication inattaquable. En revanche, son roman se fonde sur un travail de recherches impressionnant, ce qui contribue à lui donner une grande force. La montre Mickey de l'empereur mourant est un de ces nombreux détails sur lesquels David Peace a construit en partie son histoire dans laquelle le lecteur se laisse entraîner sans résistance. Avec cette dernière partie de sa trilogie tokyoïte, le Britannique dresse un portrait intéressant et prenant du Japon sous un angle pour le moins inattendu.

ODAIRA NAMIHEI

Références

Tokyo revisitée de David Peace, trad. de l'anglais par Jean-Paul Gratias, Rivages; coll. Noir, 22 €.


DR

La mort de SHIMOYAMA Sadanori retrouvé démembré sur une voie ferrée reste encore à ce jour un mystère.

TRADITION Pour oublier le train-train

Symbole du bien manger à bord des trains japonais, le *bentô* de gare a perdu un peu de sa superbe.

Le terme *ekiben*, les *bentô* vendus dans les gares (voir *Zoom Japon* n°34, octobre 2013), n'est plus inconnu des Français amateurs du Japon : il est même déjà arrivé qu'une société japonaise en ait proposé à la Gare de Lyon, à Paris. Ce système, qui rend nostalgiques tous les Japonais, a été initié à la fin du XIXe siècle. A l'époque, les déplacements en train prenaient beaucoup plus de temps qu'aujourd'hui, et les *ekiben* ont fait leur apparition pour répondre à une nécessité.

Ces "*bentô* de gare" étaient écoulés par des vendeurs ambulants, les *ekiben-uri* (*uri*=vendeur). Ils portaient devant eux un grand panier sur lequel étaient entassés les *bentô* et faisaient des allers-retours sur le quai. Les voyageurs les achetaient par la fenêtre. Cette scène, que l'on voit parfois dans les films, commençait déjà à être caduque dans les années 1970.



*Le vendeur d'*ekiben *de la gare de Hitoyoshi, à Kyûshû.*

Odaira Namihei pour Zoom Japon

La disparition des *ekiben-uri* a suivi une certaine logique. Dans les années 1960, le chemin de fer national a installé des trains climatisés avec des fenêtres qui ne s'ouvraient pas, puis le temps d'arrêt dans les gares a été raccourci par souci de rentabilité. Deux facteurs qui ont fait perdre l'habitude aux passagers d'acheter des *bentô* par la fenêtre du wagon. Dans le même temps, les entreprises d'*ekiben* ont remplacé les *ekiben-uri* par des échoppes ou par la vente ambulante à l'intérieur des trains. Cette période correspond également à la naissance des boutiques de *hokaben* (*bentô* réchauffé) et des *konbini*, ces supérettes ouvertes 24h/24. Avant cela, certains se rendaient parfois spécialement en gare pour y acheter un *bentô*, même s'ils ne prenaient pas le train, car ils savaient qu'on en trouvait toujours. Désormais, ce sont les échoppes des villes qui se chargent de cette fonction.

Pour attirer autrement la clientèle, les entreprises d'*ekiben* ont commencé à s'associer aux grands magasins pour organiser des événements de type "tour du Japon par les *ekiben*", en proposant des *bentô* de différentes régions. Autrefois, les *ekiben* attiraient par leur rareté : il fallait se rendre sur place pour avoir la chance de déguster un *ekiben* du terroir. Mais dès les années 1960, les *bentô* de gare sont devenus un symbole gustatif, qui incarne une région, mais ironiquement assez faciles à trouver ailleurs que sur place, et sans avoir à aller dans une gare.

De la même façon qu'une langue presque morte laisse derrière elle quelques vieilles personnes qui la pratiquent, les derniers des Mohicans des *ekiben* existent toujours. Le site *The ekiben museum online* (https://kfm.sakura.ne.jp/ekiben/) recense quatre ou cinq gares où l'on aperçoit encore des vendeurs ambulants de *bentô* ou d'autres nourritures sur les quais. A Fukuoka, sur la ligne JR Kagoshima, en gare d'Orio, un vendeur propose ses *bentô* en chantant. Tôchikuken, un fabricant de *bentô* Kashiwa-meshi, accorde de l'importance à la perpétuation de cette tradition et continue à la pratiquer. Les habitués lui achètent un *ekiben* simplement pour le plaisir d'engager la conversation, et cette coutume devenue rare fait la renommée de la gare. Comme quoi, une tradition mourante peut peut-être renaître de ses cendres… On a toujours le droit de rêver.

SEKIGUCHI RYÔKO

LA RECETTE DE HARUYO

OPEN INARI-ZUSHI
(Tofu frit au riz)



PRÉPARATION

Pour l'*aburaage* (poche de soja frit)

01 - Rincer les *aburaage* à l'eau bouillante pour enlever le gras.

02 - Les couper en deux et les ouvrir.

03 - Dans une casserole, faire bouillir le bouillon, la sauce soja, le *mirin* et le sucre.

04 - Y ajouter les sushi-age et laisser mijoter pendant 15 minutes.

05 - Laisser refroidir.

Pour le sushi-*meshi* (riz vinaigré)

06 - Mélanger le vinaigre, le sucre et le sel.

07 - Incorporer le mélange dans le riz cuit et chaud puis bien mélanger jusqu'à absorption du liquide.

Pour la garniture

08 - Battre l'œuf, saler puis le cuire comme une crêpe. Le découper en fines lamelles.

09 - Cuire les *edamame* et les crevettes dans l'eau bouillante.

10 - Laisser refroidir.

Finition

11 - Garnir le *aburaage* avec le sushi-*meshi*.

12 - Décorer avec la garniture.

INGREDIENTS (pour 4)

Pour l'*aburaage* (poche de soja frit)

- 8 *aburaage*
- 30 cl de bouillon (*dashi*)
- 2 cuillères à soupe de sauce soja
- 2 cuillères à soupe de *mirin*
- 4 cuillères à soupe de sucre

Pour le sushi-*meshi* (riz vinaigré)

- 700 g de riz cuit
- 3 cuillères à soupe de vinaigre
- 2 cuillères à soupe de sucre
- 1 cuillère à café de sel

Pour la garniture

- 16 petites crevettes cuites
- 30 g d'*edamame*
- 1 œuf pour le *kinshi tamago*
- 50 g de saumon cuit émietté
- 30 g de maïs



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Consacrée en 1908, l'église en briques rouges de Dôzaki se situe sur l'île principale de Fukue.

Avec les chrétiens des îles Gotô

Au large de Nagasaki, cet archipel est longtemps resté un bastion du christianisme pourtant interdit au Japon.

Bordées de falaises abruptes, couvertes de montagnes de forêt dense, les îles Gotô, au large de Nagasaki, sont parmi les plus isolées et les plus inhospitalières du Japon. Et pourtant, au sommet de collines surplombant de modestes villages de pêcheurs, perdus à flanc de montagne et accessibles uniquement par de longues routes sinueuses, s'élèvent les clochers de surprenantes églises catholiques. Partir à la découverte des quelque cinquante églises catholiques romaines des îles Gotô, c'est se plonger dans l'extraordinaire histoire de la religion chrétienne au Japon.

Le christianisme avait connu un début prometteur dans l'Archipel avec l'arrivée, en 1549 dans le sillage des premiers marchants Portugais, du missionnaire jésuite François Xavier. En cette période de guerres incessantes entre factions rivales, certains seigneurs, en particulier sur l'île méridionale de Kyûshû, avaient bien accueilli ces nouveaux visiteurs, surtout pour les armes à feu qu'ils apportaient avec eux, et toléré les missionnaires. En quelques décennies, ces derniers, tirant parti de l'instabilité de l'époque, réussirent à convertir un nombre assez considérable de personnes, notamment dans les régions autour de l'actuelle préfecture de Nagasaki. Le christianisme pouvait alors être pratiqué ouvertement. Cependant, en 1597, le shogun TOYOTOMI Hideyoshi publiait un édit d'interdiction de la religion, perçue dorénavant comme une menace à l'unité du pays, et crucifiait 26 chrétiens à Nagasaki en guise d'avertissement. Le Japon avait entre temps réussi à fabriquer localement des armes à feu, rendant le commerce avec les étrangers moins indispensable. Par la suite, le shogunat TOKUGAWA isolationniste proscrivait le christianisme et expulsait tous les missionnaires. Après la rébellion dans la presqu'île de Shimabara, en 1637, qui impliqua de nombreux

paysans portés par la foi chrétienne, des milliers de rebelles furent exécutés et l'interdiction totale du christianisme fut strictement appliquée. Les chrétiens qui revendiquaient leur foi étaient torturés et forcés par l'inquisition à l'exil.
Seules de petites communautés de croyants résistèrent et trouvèrent alors refuge sur les îles Gotô qui, du fait de leur éloignement, offraient une certaine protection. Ainsi pendant plus de deux siècles, ces "chrétiens cachés" *(kakure kirishitan)* continuèrent à pratiquer leur religion en secret, sans prêtres, jusqu'à ce que les Etats-Unis forcent en 1853 le Japon à s'ouvrir. Cette opiniâtre résistance témoigne de la résilience de la foi chrétienne japonaise. Compte tenu de cette histoire, il est assez surprenant qu'il subsiste si peu de chrétiens aujourd'hui, on estime qu'ils ne représentent que 0,3 % (2016) de la population totale. Bien que les mariages dans les chapelles, dépouillés de leur signification religieuse, fassent désormais partie des coutumes de la société japonaise, le christianisme n'a jamais réussi à s'enraciner dans le pays.
Sur les îles Gotô, alors qu'il s'agit de loin du pourcentage le plus élevé du Japon, seulement 15 % environ des habitants sont aujourd'hui chrétiens. Et pourtant, à partir de 1873, année où l'interdiction de la foi chrétienne fut levée, un grand nombre d'églises furent construites et de véritables communautés se forgèrent dans des villages où tous les habitants étaient catholiques et où la vie tournait autour de la paroisse, chose qui n'a existé nulle part ailleurs au Japon.
Sur l'île de Fukue, principal point d'accès de l'archipel des Gotô, s'élève l'élégante église en briques rouges de Dôzaki, idéale pour une entrée en matière. Consacrée en 1908, elle est, après la basilique d'Ōura de Nagasaki, la plus ancienne église de style occidental de la préfecture. Construite, au bord d'une paisible crique, en briques rouges importées d'Italie, son intérieur est orné de sobres vitraux. Alors que la plupart des églises servent encore de lieux de culte, l'église de Dôzaki fait office de musée des chrétiens cachés et des missionnaires qui ont établi la religion de la Bible au Japon.


Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Intérieur de l'ancienne église Gorin située sur l'île de Hisaka.

Sur l'île voisine de Hisaka, l'ancienne église Gorin est un modeste bâtiment abrité par de grands arbres. On y accède par bateau ou après une marche dans la forêt. Son style particulier résulte de l'étonnante combinaison d'une maison japonaise traditionnelle, de par son aspect extérieur, et d'une architecture gothique pour ce qui est de l'intérieur. L'église, toute en bois, arbore un plafond voûté à la conception complexe et de fines colonnes, elle est ornée de subtiles sculptures de la Vierge Marie et du Christ et de sobres vitraux. Construite en 1881, c'est l'une des premières églises en bois du Japon, elle fut déplacée en bord de mer en 1931 et servi d'inspiration architecturale pour les églises bâties plus tard.
Jusqu'à l'après-guerre, plus d'un quart des habitants des îles Gotô étaient encore chrétiens. La richesse des années de forte croissance économique a eu raison de leur foi. Les catholiques étaient beaucoup plus pauvres que les non-catholiques, occupant des villages isolés, sans terre arable, sans eau, dans les régions les plus hostiles de l'archipel, accessibles uniquement par la mer. Mais depuis 50 ans, des routes et des ponts ont été construits, reliant les villages les plus reculés, et les catholiques ont peu à peu bénéficié eux aussi des progrès économiques. Lorsque les gens se mettent à acquérir des richesses matérielles, ils en viennent à rechercher le confort et la guérison dans les choses matérielles, et l'intérêt pour l'église décline. Les facteurs aggravants étant un faible taux de natalité et l'exode rural. Les îles Gotô sont en effet une des régions du Japon les plus affectées par la dépopulation. Avec le déclin de l'industrie de la pêche et des travaux publics, les jeunes se sont déplacés vers les villes et ont été absorbés dans une culture majoritairement non chrétienne, beaucoup ne sont jamais revenus.
Les églises se dépeuplent plus encore depuis une vingtaines d'années, en particulier celles situées dans les parties les moins accessibles des îles, et de communautés autrefois vibrantes ne restent

Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Le cimetière de Kashiragashima jouxte l'église et donne sur une plage de sable fin.

que quelques fidèles très âgés. La situation est critique – la question est de savoir quelle sera la prochaine église à être abandonnée. Les autorités locales tentent donc de les transformer en attractions touristiques. Quatre, dont l'ancienne église Gorin, ont été ajoutées à la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2018.

Plus au nord, sur l'île de Naru, peuplée presque exclusivement de pêcheurs, l'église d'Egami, elle aussi classée par l'Unesco, n'était autrefois accessible que par la mer. Une interminable route qui longe la côte, puis un long tunnel, permettent aujourd'hui de découvrir cette ravissante église blanche, aux fenêtres peintes en bleu, qui ressemble à une maison de poupées. Conçue par Tetsukawa Yosuke, le père de l'architecture chrétienne au Japon, la structure actuelle a été construite en 1918 grâce aux fonds collectés par 50 familles sur les revenus de leur pêche.

Les églises des Gotô préservent désormais la mémoire des populations chrétiennes ostracisées et des nombreux martyrs. Outre leur richesse architecturale, ce qui frappe le visiteur est leur échelle réduite, certaines ressemblent à des versions miniatures d'édifices européens. Les églises sont toutes différentes par le style et par les matériaux utilisés, bois, briques, pierres ou béton armé et, comme il se doit, on retire toujours ses souliers avant d'entrer.

L'église de Kashiragashima, au nord-est, a été construite avec des pierres extraites et amassées par les paroissiens pendant neuf ans. D'allure austère et massive, elle est lovée dans une anse de toute beauté, le cimetière qui la jouxte donnant directement sur une plage de sable fin.

La très longue période d'interdiction du christianisme, pendant laquelle les chrétiens cachés ont réussi à préserver leur foi, ne cesse de fasciner. En l'absence de lieux de culte, de prêtres, c'est uniquement par la tradition orale que la Bible et d'autres parties de la liturgie se sont transmises, les objets de culte et les textes imprimés pouvant être confisqués par les autorités. Ainsi, pendant plus de deux siècles, les récits et



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

L'église d'Egami sur l'île de Naru a été bâtie grâce aux dons de 50 familles chrétiennes.

prières enseignés par les missionnaires européens au XVIe siècle, se sont récités, de père en fils, au sein de communautés recluses, s'enrichissant au passage d'un syncrétisme de croyances, de récits et de coutumes locales.

Ils furent redécouverts par le prêtre Français Bernard Petitjean, de la Société des Missions Étrangères de Paris, envoyé à Nagasaki en 1863 pour y faire construire la basilique d'Ôura. Un petit groupe de chrétiens cachés ayant entendu parler de la construction d'une nouvelle église s'y rendit dans l'espoir d'y apercevoir une statue de la Vierge Marie et, se trouvant pour la première fois depuis deux siècles face à un missionnaire étranger, révéla leur foi.

Ils étaient en possession d'un extraordinaire récit fondé sur la Bible, les *Commencements du Ciel et de la Terre* (*Les chrétiens cachés du Japon. Traduction et commentaires des Commencements du Ciel et de la Terre.* Géraldine Antille, Labor et Fides, 2007), sorte de bréviaire mis par écrit au milieu du XIXe siècle, sans doute par crainte que la tradition orale ne s'épuise, et qui permet de comprendre à quel point les chrétiens cachés ont "japonisé" le récit biblique et en quelque sorte réinventé leur religion. Leur liberté religieuse retrouvée, la majorité des chrétiens cachés a rejoint l'église catholique romaine officielle. D'autres ont choisi de continuer à pratiquer leur foi de façon secrète, par fidélité à l'héritage transmis par leurs ancêtres. Il ne reste de nos jours qu'une poignée de descendants de ces chrétiens cachés sur les îles Gotô, tous très âgés, et un seul prêtre qui ne pratique plus.

Pour compléter la visite, il vous faudra partir à la recherche, sur l'une des dizaines d'îles qui composent l'archipel, des sépultures de ces chrétiens cachés, parfois de simples pierres sans nom, posées dans la forêt, ou dans des cimetières qui ne figurent sur aucune carte.

Eric Rechsteiner

Pour s'y rendre

Le train à grande vitesse ainsi que les principales compagnies aériennes, relient Tôkyô et Ôsaka à Nagasaki. De là, des ferrys et hydroglisseurs assurent la liaison avec les îles de Fukue et Nakadôri. Les églises classées au patrimoine mondial de l'Unesco ne sont ouvertes que sur réservation.



ZOOM Japon est publié par les éditions Ilyfunet
12 rue de Nancy 75010 Paris, France
Tel: +33 (0)1 4700 1133
Fax: +33 (0)1 4700 4428
www.zoomjapon.info
courrier@zoomjapon.info
Dépôt légal : à parution.
ISSN : 2108-4483 Imprimé en France
Responsable de la publication : Dan Béraud
Contact publicité : pub@zoomjapon.info

Ont participé à ce numéro :
Odaira Namihei, Gabriel Bernard, Koga Ritsuko, Eric Rechsteiner, Gianni Simone, Sekiguchi Ryôko, Maeda Haruyo, Takachi Yoshiyuki, Kashio Gaku, Etori Shoko, Taniguchi Takako, Masuko Miho, Marie-Amélie Pringuey, Marie Varéon (maquette)




Imprimé sur du papier issu de forêts durablement gérées 100% PEFC sans fibre recyclée

événements

• **Concert de TAIKO**
Spectacle de l'école Tsunagari Taiko Center
12 juin 2022 à 15h45
20 Espl. Nathalie Sarraute, 75018 Paris
Tarif : 12 € en prévente, 15 € sur place.
www.tsunagari-taiko-center.com/concerts-tambour-japonais-taiko

• **Exposition Atelier Goo**
jusqu'au 11 juin 2022 une invitation à découvrir ou redécouvrir le Japon au travers des illustrations et anecdotes racontées par Maya et Raphaël
Espace Japon 12 rue de Nancy 75010. Du mar. au ven. de 12h à 19h, le sam. de 12h à 18h.
www.espacejapon.com

• **Les cent vues : une année au Japon**
Expo photo du mardi 14 au samedi 25 juin.
Une exposition de cent photos aurait été un peu trop immense pour être facilement accrochée… Au lieu d'une présentation exhaustive des vues du livre, nous avons fait le choix d'une série de douze photos inédites illustrant une année japonaise, celle que nous avons passée au Japon pour ce projet.
Espace Japon
12 rue de Nancy 75010
Du mar. au ven. de 12h à 19h, le sam. de 12h à 18h.
www.espacejapon.com

cours

• **Stage intensif de japonais grand débutant (A1) en juillet et septembre**.
Inscription sur
www.espacejapon.com

• **Ateliers DESSIN-MANGA** Réalise ton propre manga ! stages intensifs pendant les vacances scolaires. 210€ttc (matériel compris). Attention places limitées. Informations et inscription sur
www.espacejapon.com

divers

• **Vente de SAKE** et autres alcools japonais sur
toulousesakeclub.com

emplois



KINTARO Group, gère 10 restaurants dans le 1er et 2eme arrondissement de Paris et compte en ouvrir d'autres en 2022 (sushi, cuisine japonaise familiale, Izakaya, cuisine chinoise à la japonaise, takoyaki, etc...).
Dans le cadre de son développement KINTARO Group recrute : **des cuisiniers, des commis, des responsables de salle, des serveurs, des pâtissiers et des boulangers**. Vous êtes débutant ou vous avez un peu d'expérience l'essentiel c'est que vous soyez motivé. Envoyez votre CV à
recrutement.kyujin.paris@gmail.com

EN LIGNE
ABONNEMENT
www.zoomjapon.info



Club ZOOM + Envoi en France 10 numéros / an

Club Zoom - Cadeau du mois

LIVRE ***NAO ET SES ORIGAMIS***
avec six feuilles pour faire vous-même vos origami !
Par Céline Lavignette-Ammoun et Baptisine Mésange.
Pour en savoir plus sur ce beau livre :
www.editions-akinome.com/



Participation au tirage au sort :
Envoyez par mail (club@zoomjapon.info) **votre numéro d'abonné et la réponse à la question suivante :**
Avez-vous déjà voyagé au Japon avec le Japan Rail Pass ?
1. Oui, avec celui de 7 jours 2. Oui, avec celui de 14 jours
3. Oui, avec celui de 21 jours 4. Jamais.
Tous les nouveaux abonnés peuvent participer.
Jusqu'au 30 juin 2022.

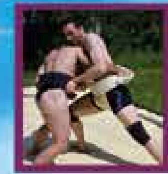




Japan Expo

ジャパンエキスポ

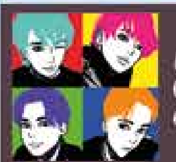
14 ▸ 17 JUILLET 2022
PARC DES EXPOSITIONS
PARIS - NORD VILLEPINTE



Paris Sumo
Démonstrations et initiations avec des représentants du club.



Yuji Kaida
Conférence, dédicace sur les illustrations de kaijus (Godzilla, Kamen Rider).



UNIONE
Groupe de 4 chanteurs qui sera en showcases et dédicaces.



Equipe de « L'Enfant du mois de Kamiari » (2021)
Projection de film et conférence avec l'équipe du film.



Yukio TAKATSU
Animateur et réalisateur (Œuvres : Gatekeepers, jeu vidéo Persona) sera présent pour des dédicaces et conférence.



Mika KOBAYASHI
Artiste de Jmusic en concert sur Ichigo, Tsubame.



WEB CULTURE VOYAGE PROJECTION HIGH TECH ARTISANAT BIEN-ÊTRE GASTRONOMIE MANGA ANIME EXPOSITIONS CRÉATION CULTURE CONFÉRENCE TOURISME ARTS MARTIAUX JAPON SPECTACLES TRADITIONS ÉDITEUR COSPLAY DÉDICACES CONCERT DANSE MUSIQUE MODE ARTISTES JEU

Durant le festival, pas de caisse sur place, billets disponibles sur l'application officielle et le site de Japan Expo

NOUVEAU !
DÉCOUVREZ LE NOUVEL ESPACE

Powered by Japan Expo



GRATUIT -8 ANS

LES TICKETS SONT EN VENTE SUR WWW.JAPAN-EXPO-PARIS.COM ET DANS LES RÉSEAUX HABITUELS
FRANCEBILLET : Fnac - Géant - Magasins U - Intermarché - www.fnac.com - www.francebillet.com
TICKETMASTER : www.ticketmaster.fr - Auchan - Carrefour - Cora - Cultura - E.Leclerc







